IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 72)
z dnia 17 lutego 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 72)

17 lutego 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Jerzego Polaczka (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat planów wdrażania IV pakietu kolejowego;

– informację na temat rynku pracy oraz systemu szkolenia maszynistów kolejowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR; **Mateusz Izydorek vel Zydorek** dyrektor Biura Klastra „Luxtorpeda 2.0", **Jakub Majewski** prezes Zarządu Fundacji ProKolej, **Marcin Stolarczyk** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów oraz wszystkich zaproszonych gości. W szczególności witam pana ministra Andrzeja Bittela ze współpracownikami z Departamentu Kolejnictwa. Witam pana prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Ignacego Górę. Witam przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli z Departamentu Infrastruktury pana Marcina Stalarczyka. Witam pana prezesa Furgalskiego z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, też zdalnie. Pana Jakuba Majewskiego prezesa Zarządu Fundacji ProKolej oraz pana Mateusza Izydorka vel Zydorka dyrektora Biura Klastra „Luxtorpeda 2.0", też zdalnie. Taką mam listę osób, które będą nam towarzyszyły w trakcie tego posiedzenia.

Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez panią marszałek na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej, które umożliwiają porozumiewanie się na odległość. Przypominam paniom i panom posłom, że linki z dostępem do wideokonferencji z instrukcją użytkowania zostały przesłane państwu oraz zaproszonym gościom przez sekretariat Komisji. Osoby chętne do udziału w wideokonferencji, do zabierania głosu proszę, aby się wdzwaniały do systemu wideokonferencyjnego, a za jego pośrednictwem będzie możliwe zgłoszenie się do zabrania później głosu w trakcie dyskusji.

Jednocześnie przypominam, że posłowie, członkowie Komisji obecni na sali obrad głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej – chociaż tłumów tutaj nie widzę, tak że większość Komisji jest z nami zdalnie – wówczas nie logujemy się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używamy w tym celu tabletów. Zwracam się do państwa posłów, którzy uczestniczą zdalnie o zalogowanie się, a posłów obecnych na sali o przyłożenie kart do głosowania do czytników i wzięcie udziału w próbnym głosowaniu, które będzie sprawdzało kworum niezbędne do procedowania dzisiejszego tematu. Proszę o oddanie głosu za, przeciw bądź wstrzymuję się. Sprawdzamy kworum. Możemy już? Ilu obecnych? Bierze udział w naszym posiedzeniu 28 posłów. Stwierdzam kworum.

Przebieg dzisiejszego posiedzenia będzie zgodny z przedstawionym porządkiem: – Informacja na temat planów wdrażania IV pakietu kolejowego, który będą przedstawiali kolejno pan minister infrastruktury Andrzej Bittel oraz prezes Urzędu Transportu Kole-

jowego pan Ignacy Góra. W punkcie drugim mamy informację na temat rynku pracy oraz systemu szkolenia maszynistów kolejowych, który będzie prezentował pan prezes transportu kolejowego.

W tym momencie przystąpilibyśmy do realizacji porządku dziennego. Wiem, że na państwa adresy mailowe wczoraj została również przesłana stosowna prezentacja Ministerstwa Infrastruktury na temat wdrażania IV pakietu kolejowego. Proponuję, aby dzisiejsze posiedzenie rozpoczęło się od wystąpienia pana ministra Andrzeja Bittela, którego poprosiłbym o zabranie głosu. I jak rozumiem, tutaj komentarz do tej prezentacji, która będzie dostępna w trakcie posiedzenia dla wszystkich pań i panów posłów oraz dla tych, którzy nas obserwują poprzez internet. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie i panowie prezesi, w krótkim telegraficznym skrócie na temat wdrażania IV pakietu kolejowego. Jednak, aby to uczynić, to warto złapać taki szerszy plan i popatrzeć sobie na proces regulacji kolejowych w kontekstach Unii Europejskiej, dyrektyw Unii Europejskiej w perspektywie czasu. Mamy tutaj do czynienia powiedzmy z pięcioma kamieniami milowymi – rok 2001, 2004, 2007 i 2012 oraz ten, który znajduje się w procedurach wdrażania, 2016, czyli IV pakiet kolejowy. W roku 2001, w ramach I pakietu kolejowego główne zmiany dotyczyły zasad niedyskryminującego dostępu do infrastruktury dla przewoźników kolejowych, stawek i sposobu ich wyliczania oraz rozdzielności rachunkowości zarządcy i przewoźnika. Jest to ten pierwszy krok, który deregulował rynek i go przesuwał w stronę rynku komercyjnego.

W ramach drugiego pakietu wprowadzone zostały zasady zarządzania bezpieczeństwem i powołane organy krajowe bezpieczeństwa oraz Europejska Agencja Kolejowa, o której też będzie mowa w ramach czwartego pakietu.

W ramach trzeciego pakietu mamy licencję i świadectwa dla maszynistów, otwarcie rynków przewozów pasażerskich międzynarodowych i rozpoczęcie procesu wdrażania praw pasażera związanych, powiedzmy, z jakimiś komplikacjami w ramach usługi przewozowej.

Rok 2012, to recast pierwszego pakietu, w ramach którego otwarty został rynek krajowych przewozów pasażerskich, ustanowiono jednolity europejski obszar kolejowy i standard obiektów infrastruktury usługowej.

W roku 2016 zakończyły się prace na poziomie europejskim nad IV pakietem kolejowym, który, można powiedzieć, jest opisany w dwóch filarach, w filarze technicznym, który znajduje się obecnie w trakcie wdrożenia do polskiego porządku prawnego i w filarze rynkowym, który, jak wszyscy doskonale wiemy, został wdrożony. Filar rynkowy zawiera gwarancję niezależności zarządcy infrastruktury, przejrzystość finansowania tegoż zarządcy, wzmacnia kompetencje nadzorcze prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i wspiera efektywności i transparentności procesu alokacji zarządzania infrastrukturą w ramach wielu drobnych regulacji, które powodują, że ta całość staje się transparentna.

Przechodząc do transpozycji filara technicznego, trzeba pamiętać, że ten proces trwa. W przypadku Polski jest on z lekkim opóźnieniem, ale mam nadzieję, że w najbliższych dniach Wysoka Komisja zajmie się ustawą, która jest przyjęta przez rząd w ramach filara technicznego i to lekkie opóźnienie nadgonimy, i dołączymy do państw, które dokonały transpozycji dyrektywy w całości.

W ramach prac nad IV pakietem kolejowym od początku staraliśmy się angażować w te prace podmioty działające na rynku. Zostały powołane cztery grupy robocze z przedstawicielami ministerstwa, Urzędu Transportu Kolejowego, Instytutu Kolejnictwa, przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, także strony społecznej. Te grupy podstawowe to: grupa ds. dyrektywy o bezpieczeństwie, grupa ds. dyrektywy o interoperacyjności, grupa do spraw Urzędu Transportu Kolejowego i grupa do spraw Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Jak się popatrzy na strukturę filara technicznego, czyli rozporządzenie i dwie dyrektywy, można powiedzieć, że te grupy odpowiadają wprost potrzebom wynikającym z tej konstrukcji i dlatego w takim kształcie

zostały powołane. Wykonały olbrzymią pracę, za co chciałbym już dziś dziękować, będę dziękował po wielokroć, na każdym etapie legislacyjnym, bo ta praca jest duża, ciężka, trudna, specjalistyczna, można nawet powiedzieć, momentami niezwykle hermetyczna, to jednak przełożyła się na dwa projekty. Jeden projekt tzw. mały, który został wdrożony ustawą z 17 września 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym. Dotyczył, też przypominając, uregulowania sytuacji jednostek notyfikowanych i wyznaczonych tak, aby one mogły funkcjonować na nowych zasadach dyrektywowych. Drugi, to duże wdrożenie, które przyjął rząd, skierował do Sejmu i liczę na to, że w najbliższych dniach będziemy się tym zajmowali.

Najważniejsze zmiany w ramach dużej ustawy, większej ustawy, to uregulowanie kwestii kompleksowej obsługi przez agencję kolejową tzw. jedno okienko do załatwiania i realizowania wniosków podmiotów uczestniczących na rynku kolejowym w ramach jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, zezwoleń, wprowadzenia do obrotu pojazdu kolejowego i preautoryzacji ERTMS. Zakładany proces jest dygitalizowany, elektroniczny, ma być maksymalnie elastyczny i sprawny, wydajny po to, aby ułatwiać funkcjonowanie podmiotom na rynku kolejowym.

Jednolity certyfikat bezpieczeństwa i zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu będą wydawane przez agencję kolejową, jeśli będzie to dotyczyło podmiotów działających międzynarodowo. Jeśli będzie to dotyczyło podmiotów działających wewnątrz jednego kraju, będzie wybór, agencja albo Urząd Transportu Kolejowego – te zasady tutaj są wspólne. Zmieni się też pozycja ustrojowa. Ustrojowa to może złe słowo, za daleko idące, ale rola, może lepsze słowo – rola, które pada w prezentacji. W zakresie wydawania zezwoleń technicznych rola prezesa Zarządu Transportu Kolejowego, który właśnie w ramach nowych uregulowań będzie odpowiedzialny za dopuszczenie do eksploatacji urządzeń stałych (infrastruktury kolejowej) wchodzących w skład podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe", „energia" i „infrastruktura". Również będzie mógł wydawać te certyfikaty i zezwolenia, o których wspominałem wcześniej, w przypadku działalności przewoźnika na terenie Polski, wyłącznie na terenie Polski. Ważny aspekt przypisany prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, to badanie zgodności z siecią oraz krajowymi przepisami technicznymi w procesie wydawania przez agencję zezwolenia na wprowadzanie pojazdu do obrotu.

To są kluczowe zmiany, najistotniejsze. Mam nadzieję na dość szybką dyskusję, również co do szczegółów, na podstawie projektu, który mam nadzieję Komisja będzie procedować jak najszybciej. Z góry o to bardzo proszę, z góry za to dziękuję. Jestem pewien, że uda nam się sprawę sprawnie zrealizować. Jestem też pewien, że w ramach swojej prezentacji pan prezes Ignacy Góra poszerzy tę część, która dotyka jego roli w ramach IV pakietu kolejowego. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu ministrowi. Tak jak już pan minister przed dosłownie momentem zapowiedział, proponuję, aby pan prezes Ignacy Góra zreferował też kontekst IV pakietu kolejowego odnośnie pozycji regulatora, tak że oddaję panu głos.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, tak, rzeczywiście w swojej wypowiedzi chciałbym się skupić przede wszystkim na odpowiedzialności prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i nowych zadań Urzędu Transportu Kolejowego, o których już w części wspominał pan minister Andrzej Bittel. Zacznę może od tego europejskiego dokumentu, który muszą posiadać wszyscy przewoźnicy kolejowi, czyli od certyfikatów i od zezwoleń wydawanych dla pojazdów kolejowych.

Proszę państwa, trochę historii. Certyfikaty bezpieczeństwa, to są takie dokumenty, które uprawniają przewoźnika kolejowego do prowadzenia działalności. On poświadcza, że przewoźnik ustanowił system zarządzania bezpieczeństwem, które oczywiście spełnia określone wymagania. Dotychczas była taka zasada, że przewoźnicy kolejowi zawsze otrzymywali certyfikaty bezpieczeństwa w postaci dwóch dokumentów, odrębnych dokumentów, to był certyfikat części A, części B. Natomiast przewoźnicy, którzy działają w kilku krajach Unii Europejskiej niestety musieli posiadać część A, taką kra-

jową, i niestety kilka certyfikatów w części B. Uzyskiwane w ten sposób uprawnienia do działalności międzynarodowej były trudne, skomplikowane, złożone, a przede wszystkim niestety, ale były bardzo długotrwałe. I to też bardzo często prowadziło do dublowania ocen przez organy … do różnych celów. IV pakiet kolejowy przewiduje wydanie jednego certyfikatu bezpieczeństwa. Będzie to jeden dokument, wydawany przez jeden organ, który zastąpi dotychczasowych kilka odrębnych certyfikatów. Według nowych reguł, zasad, będzie do pięciu miesięcy czasu na wydanie takiego certyfikatu.

Przed rozpoczęciem eksploatacji pojazdu kolejowego, konieczne jest natomiast uzyskanie dla niego zezwolenia. Dokument ten poświadcza, że pojazd spełnia wszystkie wymagania techniczne, że wszystkie wymagania i badania zostały wykonane. W przypadku zezwoleń dla pojazdów kolejowych zastosowano analogiczną logikę, jak przy certyfikatach dla przewoźników. Czyli dotychczasowe zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, wydawane pojedynczo przez poszczególne kraje, zostaną zastąpione przez zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, które obowiązuje jednocześnie w jednym lub w kilku krajach. Będzie to jeden dokument określający gdzie pojazd może być eksploatowany, jakie są jego parametry techniczne i określony zostanie również tzw. paszport pojazdów.

Kończąc ten wątek, chciałbym powiedzieć, że dla rynku powinno to oznaczać przyspieszenie procedury dopuszczenia pojazdów kolejowych. Obecnie, tak jak mówiłem wcześniej, pojazd najpierw był dopuszczany w jednym kraju, a następnie te procedury były powtarzane w kolejnych krajach, gdzie ten pojazd był eksploatowany. Był to proces bardzo długotrwały i takim znamiennym przykładem jest cała procedura, która np. była prowadzona przez bydgoską Pesę, jeżeli chodzi o dopuszczenie na sieci Deutsche Bahn. Niestety dwuletnie opóźnienie w realizacji kontraktu było spowodowane problemami właśnie z homologacją w Niemczech, a według nowych założeń cały proces dopuszczania nie może przekroczyć pięciu miesięcy.

Ważną kwestią, na którą chciałbym zwrócić uwagę, jest ujednolicenie procedur. Dotychczasowe przepisy unijne określały rodzaje wydawanych dokumentów i wymagania niezbędne do ich uzyskania, ale niestety nie zawierały szczegółowej procedury oceny, wskutek czego w każdym kraju procedura wyglądała inaczej. Przewoźnik i producent pojazdów, którzy chcieli działać międzynarodowo, musieli borykać się ze znacznym zróżnicowaniem krajowych przepisów.

Część IV pakietu kolejowego związana jest z rozporządzeniami 545, 763/2018, która wprowadza taką szczegółową procedurę oceny wniosków o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa. Nie będę się rozwodził, jeżeli chodzi o pewne szczegóły, ale tutaj doprecyzowany jest cały proces związany z trybem pozyskiwania dokumentów, z czasem procedowania. Są regulowane bardzo precyzyjne poszczególne etapy, również z potwierdzeniem kompletności wniosków i wszystkie też problemy są identyfikowane w trakcie oceny – poszczególne typy od 1 do 4, gdzie np. 1, to jest zwykłe zapytanie, zaś 4 to jest właśnie kwestia, która uniemożliwia wydanie certyfikatu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

Kolejną rzeczą, na którą chciałbym zwrócić uwagę, to jest punkt kompleksowej obsługi tzw. OSS (*One Stop Shop*). IV pakiet kolejowy wprowadza elektroniczny system składania i rozpatrywania wniosków, to jest również kompleksowej obsługi OSS. System został stworzony przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej. Co ważne, jest dostępny w językach wszystkich krajów korzystających, w tym w języku polskim. Wprowadzanie nowego systemu, oczywiście w naszym odczuciu, bardzo pozytywnie wpłynie na prace urzędu. Dotychczasowa korespondencja realizowana papierowo na zasadach, które regulowane są Kodeksem postępowania administracyjnego, jest długotrwała, jest, tak jak powiedziałem, papierowa i teraz ona zostanie zastąpiona za pomocą tej aplikacji OSS.

Pan minister Andrzej Bittel wspominał, że IV pakiet kolejowy mówi również o pewnej odpowiedzialności, która związana jest z preautoryzacją, która dotyczy też i przytorowej EMS. Jest to bardzo ważna rola w tej chwili Agencji Kolejowej, która oczywiście będzie realizowana z organami krajowymi, w tym z Urzędem Transportu Kolejowego. Króciutko powiem tylko, że Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS), to jest system kolejowej sygnalizacji kabinowej. On został opracowany według jednolitego standardu europejskiego, który umożliwia prowadzenie ruchu kolejowego z dużymi

prędkościami. Rolą ERTMS-u jest m.in. dostarczanie maszyniście informacji, które są niezbędne do prowadzenia pociągu, jeżeli chodzi o prędkość, o długość odcinka trasy, o drogę hamowania, a co najważniejsze ten system nadzoruje jego pracę. Aby ten system działał prawidłowo, to konieczna jest odpowiednia współpraca między urządzeniami na pojeździe i na infrastrukturze. Niestety, ale dotychczasowe doświadczenia związane z wdrażaniem ERTMS-a pokazały, że tutaj jest bardzo dużo różnego rodzaju problemów natury technicznej. W celu uniknięcia w przyszłości tego typu sytuacji, nad prawidłowością stosowanych rozwiązań technicznych agencja będzie sprawowała w pewien sposób nadzór na etapie jeszcze przed ogłoszeniem przetargu. Czyli wszystkie te formalne dokumenty związane z ogłoszeniem przetargu na wdrożenie ERTMS-a będzie musiała przy ogłoszeniu przetargu, tak jak powiedziałem, zaakceptować Agencja Kolejowa Unii Europejskiej. Lista zagadnień technicznych, którą weryfikuje agencja jest oczywiście publiczna i jest dostępna.

Chciałbym zwrócić uwagę również na nową odpowiedzialność prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, która związana jest z utrzymaniem pojazdów kolejowych. Każdy zarejestrowany pojazd musi posiadać tzw. podmiot odpowiedzialny za utrzymanie. Jego rolą jest zapewnienie, że pojazd jest w stanie w sposób bezpieczny poruszać się na infrastrukturze kolejowej. Pojazdy oczywiście muszą posiadać tzw. System Zarządzania Utrzymaniem (MMS), którego rolą jest zapewnienie prawidłowego procesu utrzymania pojazdu, nadzorowanie jego przebiegu, czasu eksploatacji, czasu wyłączeń tzw. resursów. Dotychczas ECM posiadały tylko wagony towarowe. Podmioty, które utrzymywały te wagony, musiały podlegać obowiązkowi certyfikacji. Oczywiście tak historycznie wynikało to z tego, że wagony były takimi pierwszymi pojazdami, które były wykorzystywane w największym stopniu właśnie do obsługi ruchu międzynarodowego. Jest to pewne pokłosie rekomendacji po tragicznym wykolejeniu pociągu towarowego w Viareggio we Włoszech. W tym wypadku zginęły aż 32 osoby. Teraz ten ECM, czyli podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, co bardzo ważne, certyfikowany podmiot, będą musiały posiadać i będą musiały mieć przypisane wszystkie pozostałe pojazdy. Pozostałe pojazdy, to są pojazdy napędowe, to są wagony osobowe i są to pojazdy specjalne. Certyfikacją w Polsce będzie zajmował się Urząd Transportu Kolejowego.

Jeżeli chodzi o nowe wymagania dla systemów zarządzania bezpieczeństwem, o tym też chciałbym wspomnieć, zresztą Urząd Transportu Kolejowego robi taką szeroką akcję w celu uświadomienia wszystkim zarządcom infrastruktury i przewoźnikom kolejowym, że systemy zarządzania bezpieczeństwem będą musiały ulec zmianie. Nowe wymagania zmuszą przewoźników do zwracania szczególnej uwagi na obszary, które dotychczas nie były, powiedziałbym tak bardzo delikatnie, w pełni analizowane. Jednym z takich obszarów jest właśnie kultura bezpieczeństwa. Chciałbym powiedzieć, że my, jako Urząd Transportu Kolejowego mamy bardzo duże doświadczenie, kulturę bezpieczeństwa wdrażaliśmy już wspólnie z panem ministrem infrastruktury ponad cztery lata temu. Mogę się też trochę pochwalić, że Agencja Kolejowa Unii Europejskiej korzystała z naszych bogatych doświadczeń, dokonując zmian w obowiązujących przepisach. Podmioty będą musiały przygotować strategię na rzecz właśnie stopniowego rozwoju kultury bezpieczeństwa w swoim przedsiębiorstwie. Oczywiście jest to związane m.in. z promowaniem odpowiednich postaw wśród pracowników, świadomością istniejących zagrożeń. Bardzo istotna jest nieskrępowana tzw. informacja zwrotna o ewentualnym problemie.

Jeżeli chodzi o pozostałe kwestie, które dotyczą nowych wymagań, to chciałbym zwrócić uwagę na nowe wymagania, które dotyczą takiej perspektywy człowieka, sposobu jego zachowania, kontekstu, w jakim funkcjonuje we wszystkich działaniach związanych z bezpieczeństwem. Zarówno przewoźnik kolejowy jak i zarządca będzie musiał opracować strategię, która ma na celu w pewien sposób uzupełnienie tego obszaru, m. in. jeżeli chodzi o badanie wypadków, badanie incydentów kolejowych, czy też oczywiście szeroko rozumiana analiza ryzyka. W praktyce, moim zdaniem, to powinno oznaczać, że np. przewoźnik decydując się na to, że kupuje nowy tabor, powinien korzystać z opinii przyszłych użytkowników. Przy czym to nie powinni być tylko maszyniści, to powinni być również inni pracownicy, jak drużyny konduktorskie, pracownicy pionu utrzymania. Z kolei analizując zdarzenia kolejowe należy brać pod uwagę takie czynniki jak: ergono-

mia stanowiska pracy, obciążenie pracą, sposób jej wykonania, klarowność otrzymanych instrukcji itd.

Na jeden aspekt chciałbym zwrócić szczególną uwagę, to już na zakończenie tego bloku, że rozszerzone zostały i opisane bardzo szczegółowe wymagania dla najwyższego kierownictwa. W dotychczasowych wymaganiach rola kierownictwa była opisana, moim zdaniem, w sposób lakoniczny, niepełny, a nowe kryteria systemu zarządzania bezpieczeństwem w przejrzysty sposób przedstawiają oczekiwania, które dotyczą tej roli przywódczej. Znajdujemy tam np. wymóg przyjęcia przez kadrę kierowniczą wyższego szczebla ogólnej odpowiedzialności i zaangażowania w bezpieczeństwo czy też dostępność odpowiednich zasobów.

Jeżeli chodzi o pozostałe istotne zmiany, to chciałbym zwrócić uwagę na wprowadzenie tzw. Europejskiego Rejestru Pojazdów. Ten rejestr zastąpi dotychczas prowadzone rejestry na poziomie krajowym. Oczywiście zmniejszy to skomplikowanie obecnego systemu, gdyż dzisiaj jest tak, że każdy kraj prowadzi własny rejestr, po zmianach będzie to jedna baza danych na poziomie ogólnoeuropejskim. IV pakiet kolejowy obejmuje także ogólnymi obowiązkami dotyczącymi współpracy i wdrażania środków kontroli ryzyka dodatkowy krąg podmiotów, które dzisiaj w tym procesie nie uczestniczyły. Są to podmioty, które zajmują się załadunkiem i rozładunkiem towaru. Nowe przepisy porządkują także zasady zarządzania zmianami w pojazdach kolejowych, określają konkretne parametry, których zmiana wiąże się z wystąpieniem o nowe zezwolenie.

Na zakończenie, IV pakiet kolejowy wprowadza również tzw. instytucję pisemnego ostrzegania, które prezes Urzędu Transportu Kolejowego może wystosowywać do podmiotu. Adresat takiego ostrzeżenia ma obowiązek udzielenia odpowiedzi. Oczywiście takie sytuacje będą miały miejsce tylko wtedy, kiedy będziemy identyfikowali różnego rodzaju zagrożenia mające negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa.

Jakie są konsekwencje zmian czwartopakietowych dla rynku? Jeżeli chodzi o większość nowych przepisów, w obszarze konkurencyjności dotyczy podmiotów, które operują międzynarodowo i pojazdów, które również są przeznaczone do ruchu międzynarodowego. Dzięki nowym procedurom, aplikacji *One Stop Shop* możliwe będzie uzyskanie dokumentu w jednym procesie, który jest ważny w całej Europie. Tak jak wspominałem wcześniej, jeżeli chodzi o te dokumenty, to ich było dużo, dużo więcej i tak naprawdę indywidualnie trzeba było je zdobywać w każdym kraju, gdzie chciało się operować. Naszym zdaniem, powinno to ułatwić podmiotom wchodzenie na rynki zagraniczne, zarówno jeżeli chodzi o przewoźników, jak i producentów pojazdów, na co zwracam uwagę. Jeden proces zamiast kilku rozdrobnionych, to oczywiście w naszej ocenie również powinno powodować oszczędności w zakresie opłat ponoszonych przez podmioty. Korzyści w zakresie bezpieczeństwa, moim zdaniem, będą odczuwane na całym rynku. Nowe, uzupełnione wymagania dla systemów zarządzania bezpieczeństwem przełożą się na budowanie takiej świadomości w zakresie roli czynnika ludzkiego i pozytywnego oddziaływania kultury bezpieczeństwa. Obowiązek certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wprowadzi także takie systemowe podejście do utrzymania już wszystkich rodzajów pojazdów i zlikwiduje obecną dychotomię w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o rolę prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, to niewątpliwie dużym wyzwaniem będzie nowe zadanie dotyczące rozszerzenia certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. Oznacza to konieczność certyfikowania, a następnie nadzorowania około 100 nowych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów. Oczywiście są tutaj również pewne plusy, które związane są z intensywną współpracą prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z Agencją Kolejową Unii Europejskiej, co oczywiście, w moim odczuciu, przyczyni się do szerszej wymiany doświadczeń i dobrych praktyk. Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Proponuję teraz rundę ewentualnych pytań do pana ministra, do pana prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w punkcie pierwszym posiedzenia Komisji. Czy są jakieś zgłoszenia ze strony pań i panów posłów? Jeśli nie ma, to mam pytanie, czy nasi goście, którzy są z nami zdalnie, czy pragną zabrać głos? Jeśli nie ma to…

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Może tutaj, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan poseł Suchoń, tak, zgłasza się?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Tak, tylko jedno. Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, mam tylko jedno pytanie o ten aspekt rynkowy. On oczywiście jest niezwykle istotny i wszyscy mamy w pamięci różne, powiedziałbym, kłopoty naszych firm, mówiąc wprost, w związku z uzyskiwaniem różnych certyfikatów i pozwoleń na to, aby konkurować, które były wymagane, żeby konkurować na niektórych rynkach w państwach europejskich. W związku z tym to ujednolicenie, to oczywiście jest bardzo dobry krok Komisji Europejskiej. Pytanie jest takie: Czy może pan prezes, a może ministerstwo, pan minister, mają takie przeświadczenie, że to w praktyce rozwiąże ten problem różnych utrudnień administracyjnych? Czy też może być tak, że mimo wdrożenia wspólnych zasad dotyczących uzyskiwania certyfikatów, jednak będzie wymagana jakaś dodatkowa formuła uzyskiwania lokalnych pozwoleń na lokalnych rynkach? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan minister?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Jest to oczywiście pytanie natury filozoficznej, tak bym je nazwał, bo celem ujednolicenia procedur i przepisów kolejowych również w aspektach certyfikowania zasad dostępu do rynku, sposobu finansowania jest to, aby te zasady i założenia były jednolite dla wszystkich, były równomiernie sprawiedliwie, czy jakby ktoś chciał powiedzieć, praworządnie stosowane wobec każdego podmiotu gospodarczego.

Wiemy, że takie pokusy, żeby jednak były jakieś odrębności, zawsze występują. One są w ramach powiedzmy konkurencji międzynarodowej czy między przedsiębiorcami osadzonymi w określonych państwach realizowane, ale te przepisy mają spowodować, że ta sytuacja będzie zmitygowana. Oczywiście będziemy to bacznie i pilnie obserwować, czy Agencja Kolejowa ma na tyle silną pozycję, aby rzeczywiście móc dopuszczać pojazdy do ruchu w ramach jednolitego rynku kolejowego i realizować te procedury w określonym czasie, na dodatek w takim właśnie przewidywalnym po to, aby biznes mógł w sposób stabilny swoje przedsięwzięcia rozwijać. Takie jest założenie, a czy ono się zmaterializuje, czas pokaże. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeśli nie ma innych zgłoszeń, to przejdziemy teraz do punktu drugiego, naszego posiedzenia, gdzie pan prezes Urzędu Transportu Kolejowego, pan Ignacy Góra przedstawiłby Komisji informację na temat rynku pracy oraz systemu szkolenia maszynistów kolejowych. Myślę, że to temat interesujący nie tylko dla samej branży, ale również dla zaplecza związanego ze szkołami wyższymi, średnimi, które pracują dla potrzeb transportu. Bardzo proszę, panie prezesie, o wystąpienie.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na początku chciałbym bardzo podziękować, bardzo się cieszę, że rynek pracy maszynistów jest przedmiotem zainteresowania państwa posłów. Bardzo dużo też w tym obszarze się dzieje. Wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury Urząd Transportu Kolejowego posiada pewien projekt, który w tej chwili realizujemy, a który chciałbym m.in. w swej prezentacji państwu przedstawić.

Może zaczniemy od tego, ilu dzisiaj mamy maszynistów w systemie kolejowym. Łączna ich liczba to 18 379. Chciałbym zwrócić uwagę, że maszyniści dzielą się na tych, którzy mogą jeździć na liniach kolejowych, ich jest znacznie więcej, i tzw. maszynistów prowadzących pojazdy kolejowe. Temat ten troszeczkę szerzej rozwinę w kolejnym slajdzie. Natomiast bardzo interesująca jest struktura wiekowa kadry maszynistów w Polsce. Najliczniejsza grupa, to są maszyniści właśnie w przedziale 56–60 lat. Z punktu widzenia, może to nieładnie zabrzmi, ale takiego dalszego długoletniego wykorzysta-

nia i zatrudnienia tych maszynistów, to akurat nie jest dobre. Kolejną grupę stanowią maszyniści w wieku 51–55 lat, stanowią prawie 14% całej grupy zawodowej. Przewidujemy, że w ciągu najbliższych 10 lat z zawodu będzie mogło odejść, móc być zmuszonym odejść około 5 tys. pracowników.

Chciałbym zwrócić uwagę na tzw. lukę pokoleniową. Bardzo dużo w ostatnim okresie na temat tej luki mówiliśmy, debatowaliśmy i biorąc pod uwagę wzrost pracy przewozowej, odejścia pracowników, w naszej ocenie, do 2031 r. powinno być dodatkowo zatrudnionych około 13 tys. maszynistów. Wskazuje to również, że średniorocznie będziemy musieli szkolić około 1300 maszynistów, co jest liczbą nie tylko dużą, ale to jest również bardzo duże wyzwanie.

Bardzo króciutko cały proces, jeżeli chodzi o szkolenie maszynistów. Dokumentami, które uprawniają do prowadzenia pojazdu kolejowego dla maszynisty, który prowadzi pociągi na sieci kolejowej, na liniach kolejowych, jest oczywiście licencja maszynisty, którą wydaje prezes Urzędu Transportu Kolejowego, oraz świadectwo maszynisty, które na dzień dzisiejszy wydaje pracodawca. Jeżeli chodzi o prowadzącego pojazdy kolejowe, tutaj wymagania w stosunku do tej grupy zawodowej są nieco niższe, jeżeli chodzi o porównanie z maszynistą. Prowadzący pojazdy kolejowe, który ma takie uprawnienia, może prowadzić pojazdy na terenie bocznicy, na obszarze bocznicy i na liniach wydzielonych lub torach zamkniętych. Posiada on prawo kierowania i upoważnienie, które wydaje pracodawca, czyli zarówno prawo kierowania, jak i upoważnienie dzisiaj wydaje właśnie pracodawca.

Jeżeli chodzi o proces szkolenia maszynistów, to ten proces szkolenia składa się z takich bloków, to jest konieczność uzyskania licencji. Takie szkolenie trwa około dwóch miesięcy. Jest to szkolenie na tzw. świadectwo. Żeby prowadzić pojazd, to oczywiście trzeba dysponować zarówno licencją, jak i świadectwem maszynisty. Szkolenie na świadectwo w zależności od posiadanych przez maszynistę kwalifikacji trwa od 6 do 15 miesięcy. Jednak praktyka pokazuje, że proces szkolenia na świadectwo bardzo często jest dłuższy, on trwa nawet 18 miesięcy, 20 miesięcy, z uwagi na to, że jazda, która odbywa się pod nadzorem, jazda praktyczna drugiego maszynisty, to są godziny liczone, tzw. efektywne, czyli to jest czas przebywania w czynnej kabinie maszynisty – czas efektywny pracy.

Oczywiście, jeżeli chodzi o proces szkolenia maszynistów, to oprócz szkolenia podstawowego, jest też doskonalenie zawodowe. Doskonalenie zawodowe wynika z rozporządzenia i jest obowiązkowe, jest to trzy razy po osiem godzin lekcyjnych w ciągu danego roku. Mogą to być zarządzone pouczenia doraźne w sytuacji jakiejś katastrofy, konieczności zwrócenia uwagi na pewne aspekty czy np. dokonania dużych zmian, które dotyczą zasad prowadzenia ruchu i sygnalizacji. Oczywiście nasze bardzo duże osiągnięcie, to szkolenia raz w roku na symulatorze, w wymiarze trzech godzin. Są również okresowe sprawdzania wiedzy i umiejętności. Jeżeli chodzi o maszynistów licencjonowanych, takie sprawdzanie się przeprowadza raz na trzy lata, jeżeli chodzi o pozostałych raz na cztery lata.

Jeżeli chodzi o licencję maszynisty, to proces szkolenia realizują wyspecjalizowane ośrodki, które muszą być wpisane do rejestru prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Obecnie wpisanych jest 48 ośrodków. Szkolenie na licencję dotyczy ogólnej wiedzy zawodowej, gdyż ona jest niezbędna i musi ją posiadać każdy kandydat na maszynistę. W zakres szkolenia wchodzi budowa taboru, jeżeli chodzi o infrastrukturę, to różnego rodzaju urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego i oczywiście przepisy, zasady prowadzenia ruchu i sygnalizacji. Tak jak mówiłem już wcześniej, szkolenie trwa około dwóch miesięcy, to 298 godzin lekcyjnych. Jeżeli chodzi o egzamin, to egzamin odbywa się w formie testu na licencję. Składa się ze 100 pytań i taki egzamin trwa nie dłużej niż 200 minut.

Drugi blok szkoleniowy, to jest blok, który dotyczy szkolenia na świadectwo maszynisty. Szkolenie również jest przeprowadzane w ośrodku szkolenia i obejmuje: staż stanowiskowy, szkolenie praktyczne, szkolenie teoretyczne, prowadzenie pojazdu kolejowego, i co bardzo ważne, może obejmować również szkolenie na symulatorze. Kandydaci mogą zdobyć uprawnienia w kilku podkategoriach. Może to być podkategoria A,

B, które uprawniają albo do obsługi lokomotyw manewrowych, pojazdów specjalnych lub też np. pojazdów obsługujących pociągi pasażerskie lub pojazdy towarowe. Od tego, tak jak wspominałem wcześniej, zależy długość szkolenia. Dzisiaj egzamin składa się z dwóch części, to mocno akcentuję, teoretycznej w formie testu oraz jazd praktycznych pod znanym w trakcie szkolenia taborem, oczywiście również po znanej infrastrukturze kolejowej.

Proszę państwa, teraz taki wykres, który pokazuje liczbę ośrodków – 48 na dzień dzisiejszy – w takim zderzeniu, które wynika z naszych symulacji, o których mówiłem, że będziemy musieli w ciągu 10 lat wyszkolić około 16 tys. maszynistów, ponad 16 tys. maszynistów, to być może nie wygląda najgorzej. 48 ośrodków, to jest dużo, ale nie ukrywam, że mamy pewne wątpliwości, jeżeli chodzi o działania tych ośrodków i o tym powiem przy kolejnych slajdach.

Ważną informacją dla państwa na pewno jest to, że te ośrodki mogą realizować swoje czynności w wybranych zakresach, czyli to nie jest tak, że ośrodki realizują szkolenia w pełnym zakresie, chociaż oczywiście takie też są. Te zakresy, to jest szkolenie i egzaminowanie na licencję maszynistów (najwięcej jest takich ośrodków, które tym się zajmują), szkolenie i egzaminowanie na świadectwo maszynisty – tutaj stopień złożoności jest dużo większy, koniecznym jest posiadanie pojazdu, więc takich ośrodków jest mniej. Są też takie ośrodki, które prowadzą szkolenia i sprawdzanie wiedzy, umiejętności maszynistów lub szkolenie i egzaminowanie maszynistów z innych państw członkowskich. Jest to też taka dosyć ważna odpowiedzialność, dlatego że to polega na szkoleniu z zakresu znajomości języka, ale również zasad ruchu kolejowego, zasad sygnalizacji na polskiej sieci kolejowej. Część podmiotów kształci tylko kandydatów w celu uzyskania licencji maszynisty, tak jak powiedziałem wcześniej. Tych podmiotów jest najwięcej.

Troszeczkę o działalności ośrodków szkolenia i egzaminowania. Ile w poszczególnych latach – bo od 2016 do 2020 r. – było przeprowadzonych egzaminów na licencję i świadectwo maszynistów? Krzywa takiego trendu utrzymuje się gdzieś na poziomie 900 osób egzaminowanych rocznie. Wyraźny jest spadek w roku 2019 i oczywiście w 2020, ale nie ukrywamy, że wszystkie zawirowania, które związane są z pandemią wpłynęły na mniejszą liczbę osób, które są szkolone w ośrodkach szkolenia maszynistów.

Chciałbym również bez jakiś takich podtekstów i sugestii zwrócić państwa uwagę na zdawalność egzaminów na licencję maszynistów. Ona jest różna, jak widać na tym wykresie, waha się od 100% nawet do 33%. Nie ukrywam, proszę państwa, że w sposób taki naturalny mamy pewne wątpliwości w stosunku do tych ośrodków, gdzie ta zdawalność rzeczywiście jest na tak wysokim, stuprocentowym poziomie.

Proszę państwa, kończąc wypowiedź, jeżeli chodzi o działalność ośrodków, na zakończenie chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na zdawalność egzaminów na świadectwo maszynisty, która też zawiera się w tym przedziale od 50 do 100%. Natomiast ta zdawalność stuprocentowa budzi nasze poważne wątpliwości.

Jeżeli chodzi o rozwój kompetencji sektora kolejowego i Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, to chciałbym rozpocząć swoją wypowiedź od takich doświadczeń, które są notowane i dotyczą innych gałęzi transportu, ale oczywiście również transportu kolejowego. Nie ulega żadnej wątpliwości, że zachowanie człowieka, rola człowieka odgrywa zasadniczą rolę, jeżeli chodzi o zapewnienie bezpiecznego funkcjonowania kolei. W związku z tym, ważnym jest, żeby przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury posiadali systemową koncepcję wspierania działań człowieka oraz zarządzania czynnikami ludzkimi i organizacyjnymi w obrębie swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem. O tym troszeczkę mówiłem, jeżeli chodzi o zmianę przepisów, które dotyczą właśnie systemów zarządzania bezpieczeństwem. W istocie występowanie tego czynnika ludzkiego, jeżeli chodzi o postrzeganie bezpieczeństwa transportu kolejowego, odgrywa bardzo dużą rolę z uwagi na to, że niestety, ale nasze statystyki w sposób jednoznaczny wykazują, że bardzo często do zdarzeń kolejowych dochodzi w wyniku błędów człowieka. Jednak, tak jak powiedziałem, to nie jest tylko charakterystyczne dla transportu kolejowego, to jest charakterystyczne dla wszystkich gałęzi transportu, myślę, że również dla pozostałej, szeroko rozumianej działalności człowieka.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o czynnik ludzki, to na kolei wypadkowość, rok 2020 był takim korzystnym rokiem, dlatego że odnotowaliśmy o 14 mniej wypadków typu SPAD – to są wypadki, które związane są z przejechaniem obok semafora wskazującego sygnał „Stój" lub też niezatrzymanie się w miejscu wyznaczonego zatrzymania, lub uruchomienie jazdy bez wymaganego zezwolenia. Łącznie, jeżeli chodzi o poszczególne lata, może, jeżeli chodzi o taką analizę lat 2018–2019, to najczęściej pomijany był taki wskaźnik W4, który oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu na stacji kolejowej. Tych przypadków było aż 78. Niestety odnotowaliśmy również 67 przypadków pominięcia semafora wskazującego sygnał „Stój", które z zasady oczywiście są dużo groźniejsze w swoich skutkach niż zatrzymanie pojazdu poza krawędzią peronową. Nie bez znaczenia są tutaj również zdarzenia, które związane są z uruchomieniem pojazdu bez wymaganego zezwolenia, takich przypadków w latach 2018–2019 było aż 33, lub z pominięciem tarczy manewrowej, która zabrania dalszej jazdy, takich przypadków było 30.

Według ustaleń komisji kolejowych, które badają przyczyny zdarzeń SPAD-owych (to są zdarzenia kolejowe, które kwalifikujemy, jako kategoria B04 i C44), to przyczyny są różne, oczywiście od niedostatecznej obserwacji przedpola jazdy, nieprawidłowej obsługi czy też techniki jazdy. Występowały również przypadki, które doprowadziły do takiego zagrożenia, które np. związane były z nieprawidłową komunikacją pomiędzy dyżurnym ruchu a maszynistami w wyniku prowadzonych rozmów przez radiotelefony.

Proszę państwa, tym zdarzeniom staramy się, jako Urząd Transportu Kolejowego, przeciwdziałać w dwojaki sposób. Pierwszy sposób, to jest oczywiście pewna profilaktyka, takie działania uświadamiające. Nie ukrywam, że w roku 2020 zrobiliśmy taki film instruktażowy, który chcieliśmy, żeby był prezentowany na obowiązkowych pouczeniach okresowych właśnie maszynistów, by w sposób bezpośredni uświadomić maszynistom, jaki bardzo negatywny wpływ może mieć na ich pracę np. nieodpowiednie przygotowanie się do służby. Ten film zrealizowaliśmy w ramach kultury bezpieczeństwa i to jest jeden aspekt, na który chciałbym zwrócić uwagę. Drugi aspekt, to jest oczywiście takie przekonanie, które mamy wspólnie z ministrem Andrzejem Bittelem pewnie od kilku już lat, że koniecznym jest wprowadzenie w systemie kolejowym państwowego egzaminu na licencję i na świadectwo maszynisty. Ten temat troszeczkę rozwinę na kolejnych slajdach.

Teraz, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to puścilibyśmy właśnie ten film edukacyjny, jeżeli chodzi o działania profilaktyczne i uświadamianie maszynistom, jak ważne jest przystępowanie do pracy odpowiednio przygotowanym, kiedy wymagane jest posiadanie odpowiedniego wypoczynku właśnie przed rozpoczęciem służby, pracy na stanowisku maszynisty.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, panie prezesie.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Na razie jest bez dźwięku, panie prezesie.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Już próbujemy coś naprawić.

[Projekcja filmu instruktażowego]

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękujemy, panie prezesie, prosimy o kontynuowanie.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Pozwolicie państwo, że przejdę do kolejnego slajdu, który będzie wskazywał niedoskonałość obecnego systemu nabywania uprawnień, jeżeli chodzi o szkolenia maszynistów. Chciałbym zwrócić uwagę na pewne aspekty, które bardzo negatywnie oddziałują na poziom bezpieczeństwa. Do tych aspektów należy brak jednolitego standardu prowadzenia egzaminów oraz możliwość niezapewnienia bezstronności przeprowadzania tychże egzaminów, i to, o czym mówiłem wcześniej, czyli na co zwracamy uwagę, wysoki

poziom zdawalności egzaminów, przy jednoczesnym widocznym wzroście udziału zdarzeń kolejowych spowodowanych czynnikiem ludzkim. Również nieobjęcie egzaminami sytuacji niebezpiecznych, skomplikowanych i faktu, że egzaminy maszynistów, jako jedyne spośród egzaminów w branży transportu, nie są realizowane w ramach egzaminu państwowego. Można zadać pytanie, jak zatem kształtować proces szkolenia maszynistów, aby po zdobyciu uprawnień do samodzielnego prowadzenia pociągów mieć niemalże pewność, że maszynista posiada pełen zakres kompetencji, wiedzy i umiejętności do pełnienia tej, jakże odpowiedzialnej funkcji? Jedną z odpowiedzi na to pytanie jest ukierunkowanie na systematyczne i stałe zwiększanie udziału ćwiczeń symulatorowych w procesie szkolenia kandydatów na maszynistów oraz doskonalenia zawodowego dla osób, które są czynne w tym zawodzie. Obok praktycznej jazdy na pojeździe, potrzebnej do takiego pełnego wdrożenia do zawodu, konieczne są właśnie ćwiczenia na symulatorze, które znacząco podnoszą jakość, efekt szkolenia, i co najważniejsze, utrwalają właściwe zachowania za nastawnikiem, szczególnie właśnie w sytuacjach nagłych, nieprzewidywanych i niebezpiecznych.

Proszę państwa, bardzo króciutko, jeżeli chodzi o ćwiczenia symulatorowe. Jest to oczywiście bardzo nowoczesne narzędzie. Nie mam tutaj zamiaru państwa do tego w jakikolwiek sposób przekonywać. Państwo nawet, jako posłowie, przyczyniliście się do tych zapisów, które obecnie obowiązują w systemie kolejowym i nakładają tak naprawdę obowiązek na każdego przewoźnika, na każdy podmiot, który zatrudnia maszynistę właśnie raz w roku w wymiarze trzygodzinnego szkolenia na symulatorze. Będzie to miało i już ma, w naszym odczuciu, dużą wartość pozytywną, jeżeli chodzi o zmniejszenie się wypadków i tym samym podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Chciałbym również tutaj mocno zaakcentować, o czym mówiłem już wielokrotnie, że koniecznym jest przeprowadzanie egzaminów państwowych na stanowisko maszynisty, jak również stworzenie systemu egzaminowania i monitorowania maszynistów. Ten projekt jest przez nas realizowany już od niemalże dwóch lat. Celem tego projektu jest poprawa bezpieczeństwa kolejowego przez budowę systemu egzaminowania i monitorowania maszynistów. Wnioskodawcą jest pan minister infrastruktury, my, jako Urząd Transportu Kolejowego jesteśmy beneficjentem, jeżeli chodzi o fundusze unijne, to wykorzystany jest do tego program operacyjny „Infrastruktura i środowisko". Mamy na to prawie 37 mln zł.

Proszę państwa, Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów powstaje po to, żeby zwiększyć bezstronność przeprowadzanych egzaminów. Chcemy stworzyć taki system egzaminowania, który będzie budził zaufanie wszystkich uczestników rynku kolejowego. Chcemy oczywiście, tak jak mówiłem, zwiększyć poziom bezpieczeństwa, chcemy propagować kulturę bezpieczeństwa dzięki jednolitemu poziomowi egzaminowania, który gwarantuje, że osoby dopuszczane do wykonywania zawodu maszynisty będą posiadały wiedzę i umiejętności do tego, żeby wykonywać ten zawód w sposób bezpieczny. Oczywiście jest to również podniesienie poziomu szkolenia kandydatów na maszynistów i bardzo ważny obszar, można powiedzieć, w tej chwili nieistniejący w skali systemu kolejowego, to jest monitorowanie kompetencji i uprawnień wszystkich maszynistów.

Jeżeli chodzi o proces legislacyjny, tak jak wspominałem wcześniej, zajmujemy się tym wspólnie z ministerstwem prawie od dwóch lat. W tej chwili jesteśmy już na Komitecie Stałym Rady Ministrów. Jutro nasz projekt będzie opiniowany przez Komitet Stały Rady Ministrów. Nie ukrywam, że chcielibyśmy jak najszybciej doprowadzić do sytuacji, że wywołana zostanie zmiana w ustawie o transporcie kolejowym, nałożony zostanie na prezesa Urzędu Transportu Kolejowego taki ustawowy obowiązek. Chcąc realizować i konsumować środki unijne, chociaż oczywiście nie tylko środki unijne, to w pełni ten zapis i odpowiedzialność prezesa Urzędu Transportu Kolejowego muszą mieć odzwierciedlenie w ustawie o transporcie kolejowym.

Jeżeli chodzi o Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, to będą to nowe kompetencje prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Będziemy przeprowadzać egzaminy dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji, ubiegających się o uzyskanie pierwszego świadectwa maszynisty. Będziemy mieli obo-

wiązek prowadzenia i aktualizacji Krajowego Rejestru Elektronicznego Maszynistów i Prowadzących Pojazdy Kolejowe, czyli wszystkich maszynistów w Polsce. I bardzo ważny obszar, stworzymy program, aplikację, która będzie monitorowała kompetencje personelu kolejowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Proszę państwa, jak wygląda dzisiaj proces egzaminowania maszynistów, jeżeli chodzi o licencję maszynisty? Szkoli na licencję ośrodek, egzamin przeprowadza ośrodek, a prezes urzędu wydaje tylko licencję maszynisty. Jak będzie docelowo? Ośrodek będzie tylko i wyłącznie szkolił, do tego jest powołany i to jest jego rola i odpowiedzialność. Natomiast egzamin będzie państwowy, będzie go przeprowadzał prezes Urzędu Transportu Kolejowego i tak jak do tej pory będzie wydawał licencję maszynisty.

Bardzo krótko, jeżeli chodzi o świadectwo maszynisty. Jak jest obecnie? Ośrodek szkolenia zarówno szkoli, egzaminuje teoretycznie, praktycznie i wydaje świadectwo maszynisty. Jak będzie docelowo? Ośrodek szkolenia będzie tylko szkolił na świadectwo maszynisty, będzie dokonywał okresowych sprawdzianów wiedzy i umiejętności, a prezes Urzędu Transportu Kolejowego będzie przeprowadzał egzamin teoretyczny na świadectwo maszynisty w postaci testu, będzie przeprowadzał egzamin teoretyczny. To jest bardzo ważne, jest to innowacyjne nawet w skali europejskiej, będziemy przeprowadzać ten egzamin z wykorzystaniem symulatora. Będziemy również przeprowadzać egzamin praktyczny na lokomotywie. Natomiast przewoźnik i zarządca będzie wydawał świadectwo maszynisty, bo tak to wynika z przepisów dyrektywy unijnej w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o egzamin państwowy na licencję, to bardzo króciutko, to jest 100 pytań i te pytania są ujęte w bloki tematyczne. Czas trwania takiego egzaminu testowego, to jest 200 minut. Chciałbym tylko powiedzieć, że te 100 pytań, to są różne bloki tematyczne i warunkiem zdania egzaminu jest uzyskanie co najmniej 75 punktów z testu oraz co najmniej połowy punktów możliwych do zdobycia w każdym bloku tematycznym. Jeżeli chodzi o blok tematyczny, który dotyczy sygnalizacji kolejowych, to tutaj jest wymagane uzyskanie 100% poprawnych odpowiedzi. Jeżeli chodzi o egzamin na świadectwo maszynisty, to również jest 100 pytań. Czas trwania 200 minut i tutaj jest 75 pytań, które dotyczą infrastruktury kolejowej, techniki prowadzenia ruchu, sygnalizacji, i 25 pytań dotyczy działania i eksploatacji hamulców kolejowych.

Egzamin państwowy na świadectwo maszynisty i część teoretyczna, która będzie wymagana i będzie przeprowadzana na symulatorze jest to jakby największa zmiana. Ona ma olbrzymie znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa. Natomiast, jeżeli chodzi o organizację, to z całą pewnością jazdy na symulatorze będą odbywać się po wybranej przez egzaminatora części infrastruktury kolejowej, zgłoszonej przez pracodawcę, to znaczy, że kandydat tę infrastrukturę już zna, ją wcześniej poznał. Co bardzo ważne, sprawdzane będą umiejętności i zachowania się maszynisty w sytuacjach nadzwyczajnych, w sytuacjach nieprzewidywanych. Do tej pory, w obecnie obowiązującym systemie, nie da się tego po prostu zweryfikować podczas egzaminu praktycznego na pojeździe, ponieważ na ogół takie sytuacje nie mają miejsca. Część praktyczna egzaminu na maszynistę polega na sprawdzeniu za pomocą jazdy praktycznej na sieci kolejowej umiejętności prowadzenia pojazdu kolejowego i posługiwania się dokumentacją pociągową oraz wykonywania innych czynności, które związane są z obsługą pojazdu.

Zbliżając się do końca swojej wypowiedzi, chciałbym zwrócić uwagę na aspekt związany z prowadzeniem Krajowego Rejestru Elektronicznego (wszystkich) Maszynistów i Prowadzących Pojazdy Kolejowe. Taki rejestr oczywiście powstanie. W obecnym stanie prawnym brak jest takiej aplikacji i takiego programu osób prowadzących pojazdy kolejowe. Natomiast istnieje szereg bardzo indywidualnych, rozproszonych baz danych, które na ogół posiadają przewoźnicy kolejowi, jeżeli np. chodzi o świadectwa maszynisty. Zaś rejestr licencji prowadzi wyłącznie prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Są też rejestry, które dotyczą badań i prowadzą je np. ośrodki kolejowej medycyny pracy. Projekt ustawy zakłada stworzenie Centralnego Rejestru Maszynistów gromadzącego w jednym miejscu spójne, wiarygodne dane, które dotychczas były rozproszone w różnych bazach danych. Projekt zakłada wprowadzenie przepisów, które będą umożliwiały dostęp do danych pracownika i dostęp będzie umożliwiony pracodawcy. Czyli pracodawca, który

zatrudnia maszynistę, będzie do takiego rejestru miał dostęp, dzięki czemu będzie mógł śledzić historię wcześniejszego zatrudnienia takiego maszynisty u innych pracodawców.

Chciałbym szanownej Wysokiej Komisji, panu przewodniczącemu, panu ministrowi – jeszcze takiej informacji panu ministrowi nie przekazywałem – powiedzieć, że mamy już wybraną lokalizację, mamy podpisaną umowę, jeżeli chodzi o Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Centrum będzie się mieściło w Alejach Jerozolimskich 211. Bardzo nowoczesny budynek, w którym będziemy przeprowadzali te egzaminy. Hala, w której będą trzy symulatory. Również przetarg został nie tylko ogłoszony, ale jest na etapie rozstrzygnięcia, jeżeli chodzi o pozyskanie symulatorów. W tej chwili zamierzamy przeprowadzić przetarg na aplikację informatyczną, która dotyczy tworzenia bazy danych związanych z kwalifikacjami wszystkich maszynistów.

Proszę państwa, już zupełnie na zakończenie i mam nadzieję, że pan przewodniczący pozwoli przekazać wszystkim państwu uczestniczącym taką informację, o której państwo pewnie w części wiedzą, że rok 2021 został ogłoszony przez Unię Europejską, przez Komisję Europejską rokiem kolei. Jest to inicjatywa Komisji Europejskiej. Ona ma na celu promowanie właśnie transportu kolejowego jako tego zrównoważonego, inteligentnego i bezpiecznego. Ten rok kolei ma dać taki impuls do zwiększenia udziału kolei w transporcie pasażerskim, w transporcie towarowym i oczywiście przyczyniać się do realizacji tzw. zielonego ładu i osiągnięcia tzw. neutralności klimatycznej do 2050 r. W Europie jedynie 7% pasażerów i 11% towarów podróżuje czy też przemieszcza się koleją, a Europejski Rok Kolei ma doprowadzić do zwiększenia udziału, bo przecież tutaj potencjalne moce są bardzo duże i są niewykorzystane. Dotyczy to zarówno transportu właśnie pasażerskiego, jak i transportu towarowego.

Ten rok będzie związany z wieloma wydarzeniami, projektami. One będą zarówno w Unii Europejskiej, będzie dużo eventów, spotkań, będzie pokazane wiele wymiarów kolei jako kolei wiodącej, innowacyjnej. Będzie pokazana również kultura, będzie pokazane dziedzictwo kolei, będzie pokazane jak kolej może łączyć regiony, ludzi i przedsiębiorstwa. Europejski Rok Kolei będzie też odzwierciedlony w programie legislacyjnym Komisji Europejskiej poprzez różnego rodzaju propozycje dotyczące nowego partnerstwa, zwłaszcza w przemyśle kolejowym. Będziemy dążyć do tego, żeby kolej miała lepsze połączenia z innymi środkami transportu i będziemy dążyć do realizacji tej polityki, która związana jest z równoważeniem transportu.

Również bardzo miło mi państwa poinformować, że w Polsce wydarzenia Europejskiego Roku Kolei, dzięki uprzejmości pana ministra infrastruktury koordynuje prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Niedawno uruchomiliśmy stronę, to jest rokkolei.pl na której można zobaczyć aktualny kalendarz wydarzeń krajowych, jeżeli chodzi o realizację wszystkich założeń, inicjatyw dotyczących promowania kolei w 2021 r. w Polsce. Bardzo dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za tę prezentację i również za podkreślenie tego roku kolei w polityce Komisji Europejskiej.

Mamy zgłoszenia do zabrania głosu w drugim punkcie. Najpierw chciałbym się zapytać, czy ktoś z pań czy panów posłów? Później pan poseł Suchoń. Wcześniej miałem zgłoszenie pana Adriana Furgalskiego, tak że może panu Adrianowi Furgalskiemu oddałbym teraz głos. Proszę bardzo.

Prezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dzień dobry, panie przewodniczący, szanowni państwo, tak jest, zgłaszałem się w temacie „maszyniści”, bo jeśli idzie o czwarty pakiet, to widzę, że od wczoraj ta ustawa ma już numer druku, została skierowana do pierwszego czytania, więc pewnie niedługo przed nami posiedzenie komisji. Powiem tylko tyle, że zdecydowana większość kluczowych uwag, które zgłaszaliśmy, została przyjęta, więc myślę, że procedowanie szybko pójdzie.

Natomiast co do maszynistów, to myślę o takich trzech danych, bo one nie wszystkie pojawiły się w prezentacji prezesa Góry. Po pierwsze, deficyt maszynistów dzisiaj szacujemy na około 2 tys. osób i on się będzie pogłębiał. Jeśli dobrze pamiętam, na prezentacji był rok 2031, ale dużo szybciej będziemy mieć rok 2025, gdzie taki najgorszy scenariusz

mówi, że tam deficyt, to będzie nawet 6 tys. osób, Jest też ta luka pokoleniowa, gdzie cały czas mniej więcej ponad połowa maszynistów ma 50 lat i więcej. W związku z tym trzy takie aspekty, one wszystkie się pojawiały w dyskusji od lat, ale chcę je przypomnieć. Pierwsza rzecz… rozwiązania, jak 130 km/h już od, powiedzmy, podwójnej obsady, jeśli idzie o maszynistów. Czemu 130, nie 140? Z jakich badań to wynika? Ponieważ nie chcę powiedzieć, że nigdzie tak nie ma na świecie, ale jak szukaliśmy, to w Europie na pewno takiego rozwiązania nie ma. Z jednej strony to ma wpływ na ten deficyt, z drugiej zwiększa koszty, a z trzeciej przewoźnicy regionalni tak sobie radzą, że kupując za pieniądze własne, unijne tabor, który mógłby jechać z prędkością wyższą niż te 130, nie robią tego właśnie ze względu na tę podwójną obsadę.

Druga rzecz, to jest system szkoleń maszynistów. Widzę, jest tutaj też na podglądzie chyba Jakub Majewski. Z tego, co pamiętam, wszystkie organizacje branżowe działające na kolei opracowały taki porządny raport, bo on zawierał i aspekt psychologiczny związany z wykonywaniem tego zawodu, i porównania międzynarodowe. Raport tutaj dokładnie cytuję, żeby nie pomylić tytułu „Innowacyjny i efektywny system szkolenia oraz rozwoju zawodowego maszynistów". Mam takie wrażenie, że nie przeprowadziliśmy poważnej debaty nad tym raportem, a chodziło nam o to, żeby dokonać zmiany systemu szkoleń, i nie ten aspekt, o którym mówił pan prezes, czyli centrum egzaminowania. Tak, to jest dobry kierunek, ale kiedy zrobiliśmy porównanie dni szkoleń, które musi maszynista odbyć, godziny szkoleń, to zdecydowanie w Polsce jest tego znacznie więcej niż w przypadku innych krajów europejskich, ale także więcej maszynista musi się szkolić niż np. pilot Boeinga czy nie wspomnę już o kierowcy zawodowym. Pytanie, czy w kwestiach związanych z długością trwania tego całego procesu nie powinniśmy dokonać zmian? Zwłaszcza że są takie dziwactwa, kiedy ma się wadę wzroku można zostać pilotem, a nie można przystąpić do procesu zawodowego maszynisty, ale już jako maszynista mogę mieć wadę, mogę mieć okulary.

Trzecia rzecz, to też jest przed nami, ale tylko tak zasygnalizuję, bo jest obawa, że to też wpłynie na wzrost deficytu … około 10%, to jest ustawa o czasie pracy maszynistów. Kwestia chociażby stacji macierzystej czy wyliczania czasu dojazdu do miejsca wykonywania pracy jest mocno dyskutowana i mocno negowana przez większość rynku. Natomiast do tych pytań związanych z … i ustosunkowanie się pana prezesa czy też pana ministra do tych trzech wątków.

Na koniec kwestia związana z bezpieczeństwem, też pan prezes o tym wspominał, na szczęście od kilku lat … bezpieczeństwa na polskiej kolei się poprawia, ale te niepokojące zdarzenie, to mówimy cały czas, także pan prezes, to są te przypadki polegające na pominięciu sygnału … 2017 r. mniej więcej ta sama liczba 100–120 takich przypadków, to było na wykresie. Pan prezes tego nie powiedział, maszyniści młodsi, poniżej roku, jeśli idzie o staż pracy w tym zawodzie i którzy stanowią … 1 % wszystkich maszynistów zatrudnionych, byli odpowiedzialni za 13% tego typu zdarzeń. Pan prezes mówił o poziomie szkoleń, o tej podejrzanej wysokiej staranności w niektórych ośrodkach, więc na koniec mam pytanie. Jak powiedziałem, wiem, że zmieniamy system egzaminowania, ale jak popatrzymy na to, gdzie, kto, jaki egzamin zdał i że był odpowiedzialny właśnie za ten sygnał „Stój" i jego przejechanie, czy to się pokrywa właśnie z tą wysoką zdawalnością, z tymi niektórymi ośrodkami? Czy te właśnie podejrzenia dotyczące poziomu, tak naprawdę nietrzymania tego poziomu znajdują w tym uzasadnienie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze zgłoszenia ze strony naszych gości będących poza salą? Teraz pan poseł Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, oczywiście kwestia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, ale i w każdym innym, gdzie dochodzi do sytuacji, że jedna osoba może decydować o życiu, zdrowiu innych osób, jest niezwykle ważna. Bardzo się cieszę, że ten temat jest podejmowany, ponieważ prawidłowe podejście do obszaru bezpieczeństwa ma niewątpliwie wpływ na to, w jaki sposób to bezpieczeństwo później jest realizowane w praktyce. Oczywiście wydawałoby się,

że zmiany w systemie egzaminowania mogą pomóc, żeby te standardy były jak najwyższe. Natomiast jeżeli popatrzymy na to, jak to wygląda w innych obszarach, to niekoniecznie się to pokrywa. To znaczy, ta uciążliwość, powiedziałbym, w sensie pozytywnym egzaminu, z uwagi na to, że trzeba przygotować odpowiedni zasób wiedzy, żeby go zdać, nie zawsze wiąże się z tym, że później następuje poprawa tego bezpieczeństwa. Widzimy choćby to w ruchu drogowym, gdzie, w mojej ocenie oczywiście, istotą jest jednak proces szkolenia. Proces szkolenia, a później egzaminu, który rzeczywiście dotyczy sprawdzenia poziomu wiedzy, a nie sprawdzenia, w jaki sposób kandydat nabył umiejętność czytania, co autor danego pytania miał na myśli. Ponieważ dzisiaj trochę tak jest, nie tylko w przypadku egzaminów na prawo jazdy, ale w przypadku wielu egzaminów, gdzie ten rygor jest oparty na egzaminie państwowym, wartości państwowej, że bardzo często kandydat, który podchodzi do tego egzaminu bardziej musi się przygotować właśnie na to, aby dochodzić do tego, co autor pytania miał na myśli. Chyba wszyscy zgodzimy się, że nie o to powinno chodzić w egzaminach.

W związku z tym mam pytanie właśnie do pana prezesa, w jaki sposób zostanie zagwarantowany w trakcie tych egzaminów, bo tu widzimy całkowitą zmianę, która centralizuje ten proces. Ja nie wiem, bo tego też nie usłyszeliśmy, czy były prowadzone jakiekolwiek badania dotyczące pracy ośrodków, konkretnych ośrodków szkolenia i egzaminowania. Czy to było podnoszone, bo np. w zakresie ruchu drogowego czegoś takiego nie ma. Są ośrodki, które sobie radzą lepiej, gorzej, ale później nie ma ewaluacji, jak to wpływa na poziom bezpieczeństwa kandydatów, konkretnych kandydatów na kierowców. Natomiast tutaj pytanie, w jaki sposób… Po pierwsze, czy była taka ewaluacja? Czy to jest tak, że jeżeli jest wysoka zdawalność, to ośrodek, zresztą słusznie przed chwilą pan prezes Furgalski o tym mówił, czy to jest tak, że to się pokrywa? Po drugie, ten krok do przodu, czyli przyszłość. W jaki sposób zamierzacie państwo zagwarantować to, aby proces egzaminów był rzeczywiście procesem weryfikacji posiadanej wiedzy, a nie umiejętności czytania w myśli osób, które układały pytania? Ponieważ, jeżeli o to państwo nie zadbają, to w mojej ocenie spowoduje to, że egzamin będzie pewną sztuką dla sztuki, która niekoniecznie będzie weryfikowała poziom wiedzy kandydatów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Teraz pan Mateusz Izydorek, jeśli jest z nami? Proszę bardzo.

Dyrektor Biura Klastra „Luxtorpeda 2.0" Mateusz Izydorek vel Zydorek:

Bardzo dziękuję. Witam. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, ja tylko chciałbym w nawiązaniu też do raportu, o którym pan Adrian wspominał, który również, jako Klaster „Luxtorpeda" wspieraliśmy przy działaniu, przy tworzeniu go... Według raportu przeanalizowaliśmy czas szkolenia w różnych krajach Unii Europejskiej i m.in. w Czechach czy w Holandii czas trwania szkolenia wynosi w okolicach 640 godzin i to jest około 80 dni.

Chciałbym tylko zapytać, czy Urząd Transportu Kolejowego przy aktualizacji całego procesu szkolenia brał pod uwagę również inne kraje Unii Europejskiej pod względem tego, jak u nich wygląda ten proces? Z czego wynika tak krótki, z naszej perspektywy, czas szkolenia tych maszynistów? Jaki jest poziom bezpieczeństwa i czy ten czas szkolenia jakoś się na to przekłada? Ponieważ, jeżeli można ten system szkoleniowy w jakiś sposób skrócić, tak jak to właśnie jest w Czechach czy w Holandii, może nie aż do takiego czasu, ale do relatywnie niższego, mogłoby to też wpłynąć na atrakcyjność zawodu maszynisty, poprzez to, że możemy szybciej uzyskać ten zawód, będzie więcej chętnych. W ten sposób również możemy próbować tę lukę pokoleniową zapełnić poprzez zwiększenie atrakcyjności tego zawodu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że pan prezes, a jeśli pan minister jeszcze chciałby ewentualnie przed panem prezesem coś do tego dodać do tych pytań. Jeśli nie, to pana prezesa Górę proszę o udzielenie odpowiedzi.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Jestem gotowy, jeżeli można?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Oczywiście, proszę bardzo.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, może odniosę się do poszczególnych pytań w kolejności ich zadawania. Jeżeli chodzi o pytanie pana prezesa Adriana Furgalskiego, te 130/h i wymaganie, że musi być podwójna obsada, chciałbym powiedzieć bardzo krótko. My jako Urząd Transportu Kolejowego jednak uważamy, że chcąc podnosić prędkość i jeździć z prędkościami nie tylko 130/h, 160/h, 200/h, 250/h, to musimy to wdrażać równolegle z nowoczesnymi urządzeniami zabezpieczenia ruchu kolejowego, które wspomagają pracę maszynisty. Nie ma żadnych wątpliwości, że takimi urządzeniami jest Europejski System Zarządzania i strategia, którą realizuje państwo polskie, jeżeli chodzi o wdrażanie ERTMS/ETCS poziomu II i poziomu I. Natomiast nie możemy pozwolić na taką sytuację, że maszyniści nie są z dużymi prędkościami na liniach, które wyposażone są powiedziałbym, w bardzo archaiczne rozwiązania, jeżeli chodzi o wspomaganie pracy maszynistów. Mam tutaj na uwadze SHP lub czuwak. Stąd mamy taki być może jeszcze nie do końca ustalony pomysł z panem ministrem infrastruktury, że będziemy chcieli, aby na tych liniach, które nie będą wyposażone w ETCS z poziomu I i II, a takich linii docelowo będzie około 7 tys., czyli na wszystkich pozostałych, to jest około 12 tys. linii, żeby wyposażyć te linie w limited supervision. Są to urządzenia, które są zgodne z technicznymi wymaganiami interoperacyjności, i które mogłyby zastąpić SHP i czuwak (urządzenia z lat 60.), gwarantując bezpieczeństwo. Czyli wychodzimy z założenia, że chcemy zwiększać prędkość, oczywiście jesteśmy za zwiększaniem tej prędkości. Jest to również nowa jakość i jest to atrakcyjność kolei, która powoduje, że większa liczba pasażerów będzie chciała korzystać z usług kolei, ale jednak warunki jakieś brzegowe muszą po prostu być. Chcemy jeździć powyżej 130 km/h na liniach, które nie mają ETCS-u, wyposażmy je w limited supervision, który w pewien sposób nadzoruje i zabezpiecza pracę maszynisty, a zwłaszcza reaguje w sytuacji takiej, kiedy człowiek, jako to najsłabsze ogniwo, popełnia błąd.

Jeżeli chodzi o drugie pytanie pana prezesa Adriana, które dotyczy systemu szkolenia, długości szkolenia, to znam państwa opracowanie i uważam, że jest bardzo dobre. Oczywiście na ten temat możemy porozmawiać. Nie chciałbym mówić na dzisiejszym spotkaniu, czy proces szkolenia maszynisty powinien trwać 6 miesięcy czy 18 miesięcy. Ponieważ, proszę państwa, tak naprawdę takim podstawowym weryfikatorem jest przeprowadzenie egzaminu. Egzamin ma być tak przeprowadzony, że on ma gwarantować, o czym mówiłem w swojej prezentacji, że osoba, która przechodzi taką weryfikację jest właściwie przygotowana do tego, żeby wykonywać ten zawód, zna przepisy, wie, jak powinna się zachowywać w określonych, nierzadko trudnych i niepowtarzalnych sytuacjach ruchowych.

Proszę państwa, prosiłbym, żeby jednak pozwolić nam, żeby zacząć właśnie trochę od tej drugiej strony. Przypuszczam, że to już ładnych kilka lat, ale taka dyskusja i pewne zmiany w obowiązujących przepisach, dotyczące długości szkolenia, to one już zaistniały. Pewnie wszyscy państwo tę historię pamiętacie, kiedy długość szkolenia, jeżeli chodzi o szkolenie na świadectwo maszynisty nie była określona w rozporządzeniu, Były tylko obszary tematyczne. Natomiast jeżeli chodzi o szkolenie, to długość szkolenia była nieokreślona i rzeczywiście dochodziło do takich pojedynczych przypadków, kiedy maszynista był szkolony szybciej niż w celu uzyskania prawa jazdy. Proszę państwa, nie chciałbym, żebyśmy po prostu zastanawiali się nad tym, jak długo powinien trwać proces szkolenia maszynisty. Takim prawdziwym weryfikatorem jest to, że powinien trwać tak długo, żeby po prostu przejść tę weryfikację w postaci egzaminu państwowego.

Pan poseł Suchoń. Bardzo dziękuję za to pytanie, właśnie zastanawiał się nad tym, jak zrobić, żeby rzeczywiście ten egzamin dokonywał właściwej weryfikacji. Muszę państwu powiedzieć, że dokładnie przyglądaliśmy się, jak taki system egzaminowania funkcjonuje w Holandii. Proszę państwa, to jest ogrom zadań przed tym, który egzaminuje, dlatego że każda odpowiedź, ta poprawna i negatywna jest przez ośrodek weryfikowana. System jest tak ukierunkowany, że nawet pytania, na które maszyniści podczas egzaminu nie

odpowiadają, są przekazywane do ośrodków po to, żeby zwrócić uwagę na ten aspekt, na ten obszar, żeby uzupełniać wiedzę właśnie tych adeptów, kandydatów na maszynistów. Będzie to wymagało odpowiedniej współpracy tego, kto przeprowadza egzamin, z tym, kogo szkoli. Oczywiście bardzo doceniam i podkreślam również rolę ośrodków szkolących. Uważam, że jak na warunki polskie tych ośrodków jest na dzisiaj za dużo. Chcemy też docelowo stworzyć ranking tych ośrodków, na zasadzie, że będziemy analizowali, jacy kandydaci na maszynistów, w jakich ośrodkach byli szkoleni. W sytuacji, kiedy ta zdawalność będzie powiedzmy na małym poziomie, będziemy takim ośrodkom z całą pewnością się przyglądali.

Chciałbym też państwa uspokoić, że już dzisiaj przeprowadzamy czynności nadzorcze w tych ośrodkach. Oczywiście to też jest tak, że sprawdzanie przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kompetencji osób, które są wykładowcami, nie jest rzeczą łatwą, powiedziałbym jest rzeczą trudną, ale możemy sprawdzać te kompetencje w tym wymiarze właśnie zdawalności. Czyli po przeprowadzeniu weryfikacji ktoś nie zdaje, my zaczynamy przyglądać się ośrodkowi i głęboko przyglądamy się również osobom, które przeprowadzają takie szkolenia.

Już kończąc i odpowiadając na to pytanie, panie prezesie, powiedziałbym tak, różne osoby biorą udział w szkoleniach na maszynistów. Myślę, że jedni potrzebują trochę więcej czasu, jeżeli chodzi o ten przekaz i przyswojenie pewnej wiedzy. Drudzy, przypuszczam, że potrzebują tego czasu trochę mniej. Rzeczywiście te 18 miesięcy, 20 miesięcy, o których dzisiaj mówiliśmy, to jest zbyt długi czas. Natomiast pozwólmy na to, żeby po prostu to weryfikować. Możemy kiedyś wrócić wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury i pewnie z szeregiem innych instytucji, podmiotów, które są zainteresowane. Mam tutaj na uwadze organizacje społeczne, które skupiają maszynistów. Wrócimy po prostu do tematu długości trwania szkolenia. Może to być proces bardzo krótki, ale weryfikacja musi jednoznacznie potwierdzać, że osoby są przygotowane i w sposób bezpieczny mogą tę pracę świadczyć.

Trzecie pytanie pana prezesa Adriana dotyczyło ustawy o czasie pracy. Ustawę o czasie pracy prezes Urzędu Transportu Kolejowego opiniował, przekazaliśmy panu ministrowi swoje uwagi. Uważamy, że mogłoby się znaleźć w ustawie o czasie pracy co najmniej kilka nowych zapisów, które z jednej strony oczywiście będą bezpieczne, będą gwarantowały bezpieczeństwo, ale z drugiej strony też pozwolą przewoźnikom na bardziej elastyczne możliwości efektywnego wykorzystania maszynistów. Proszę państwa, dzisiaj jest sytuacja taka, nie wiem, czy państwo korzystacie od czasu do czasu z naszej strony czy też nie, ale tam są analizy różnego rodzaju punktualności zarówno pociągów pasażerskich, jak i pociągów towarowych. Punktualność pociągów towarowych, nie chciałbym tego tematu rozwijać, ale jest naprawdę na bardzo niskim poziomie. To powoduje, że niestety, ale praca maszynisty w ruchu towarowym jest nieefektywna. Wykorzystanie ich jest nieefektywne przez pracodawców. Z całą pewnością trzeba zastosować pewne mechanizmy, które pozwolą właśnie pracodawcy, ja to ujmuję takimi słowami, na bardziej elastyczne wykorzystanie tego pracownika. Nie może być tak, że pracownik jedzie, szuka tego pociągu, potem stoi, bo jest jakieś zamknięcie, modernizacja infrastruktury i potem znowu wraca do domu. Pracował 12 godzin, ale efektywnie nie zrobił ani jednego kilometra. Jeżeli chodzi o ustawę o czasie pracy, rzeczywiście uważamy, że trzeba, co nie jest rzeczą łatwą, dopracować się takiego rozwiązania, żeby umieścić te nowe dwa elementy, ale jednocześnie, żeby bezpieczeństwo było na wysokim poziomie.

Nie wiem czy na pytania o proces egzaminowania i pytanie pana posła Suchonia w sposób wystarczający odpowiedziałem. Jeżeli nie, to oczywiście jesteśmy tutaj w pełnej gotowości, dyspozycji, możemy ten cały proces i te nasze postrzeganie również opisać. Chciałem zwrócić uwagę, że jesteśmy trochę takimi praktykami, mamy liczną grupę ekspertów, którzy nawet pracowali na tym stanowisku, więc ten wymiar i to nasze postrzeganie jest raczej praktyczne a nie teoretyczne. Niemniej jednak za te wszystkie sugestie chciałbym panu posłowi bardzo podziękować.

Jeżeli chodzi o pana prezesa Mateusza, wydaje się, że też w tej wcześniejszej swojej wypowiedzi starałem się ustosunkować właśnie do tego wymiaru i czasu szkolenia. Uważam, że trzeba w odpowiedni sposób weryfikować wiedzę kandydatów na maszynistów.

Proces szkolenia może trwać rok, może trwać sześć miesięcy, ale najważniejsze, żeby zweryfikować tę wiedzę, żeby ta wiedza była. Uważam, że kluczowa rola i odpowiedzialność będzie przypisana właśnie do tego ośrodka przeprowadzającego egzamin. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Jeśli nie ma więcej pytań, to za chwilę zamknę dzisiejszy porządek posiedzenia. Dziękując państwu, panu ministrowi…

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Panie przewodniczący, jeśli można?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeszcze pan poseł Suchoń?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Tak. Oczywiście chcę bardzo podziękować panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Krótka wypowiedź, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Tak, oczywiście bardzo krótka. Chcę podziękować panu prezesowi, ten kierunek holenderski i ta filozofia, myślę, jest taka, którą warto zastosować, zwłaszcza w przypadku egzaminów, które są związane z bezpieczeństwem i dziękuję za to.

Natomiast chciałem jeszcze zwrócić się do pana ministra o konkretną odpowiedź w konkretnej sprawie. Ponieważ niedawno zapadł wyrok dotyczący maszynisty Kolei Śląskich, który potrącił wydaje się osobę, która chciała popełnić samobójstwo. Oczywiście jest to nieszczęście, ale ten maszynista na podstawie opinii specjalisty z zakresu ruchu drogowego został skazany. I pytanie: Czy ministerstwo wspierało w jakikolwiek sposób tego maszynistę? Ponieważ on z drugiej strony został zwolniony z odpowiedzialności za ten wypadek przez komisję, więc z punktu widzenia instytucji kolejowej było powiedzmy zrozumienie dla tej sytuacji i okoliczności. Natomiast w przypadku postępowania sądowego, sąd przyjął inne patrzenie, tak jak mówię, podpierając się opinią rzeczoznawcy z zakresu ruchu drogowego. Czy ministerstwo w jakiś sposób wspierało tego maszynistę? Jeżeli nie, to czy na dalszym etapie ministerstwo zamierza to zrobić? Wydaje się, że tutaj popełniono jakieś błędy proceduralne w trakcie przewodu sądowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo za to pytanie, bo rzeczywiście też wczoraj przeczytałem tę informację w dostępnych publikatorach, byłem lekko zdumiony trybem działania sądu. Niemniej jako Ministerstwo Infrastruktury na sposób procedowania spraw przez sądy nie mamy wpływu. Sądy są wolne, mają doprowadzić do prawdy obiektywnej w ramach przewodu sądowego.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Nie o to pytałem, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Panie pośle, ale to jest tak, że formuły wsparcia w procesie sądowym ze strony ministra infrastruktury osoby, która została przed ten sąd postawiona, nie bardzo dostrzegam, bo jest prokurator, jest obrońca, jest sąd i są dowody. Oczywiście nie zgadzam się z interpretacją, którą można byłoby przyjąć, że w tamtym wypadku, w tamtym zdarzeniu jest podstawa do skazywania maszynisty. Raczej przychylałbym się do oceny wyspecjalizowanego organu, jakim jest Komisja Kolejowa. Zresztą z przedstawionych w publicznym obiegu informacji wynika raczej, że trudno byłoby tam dostrzec zawinienia ze strony maszynisty. Niemniej jednak sąd podejmuje inne rozwiązanie. Jest to w ogóle szerszy

problem, który też pewnie stanie się tematem dość intensywnej dyskusji, czy w ogóle ta sprawa powinna zaistnieć w domenie sądowej, w postępowaniu karnym. Czy w tego typu przypadkach należy zawsze wszczynać postępowanie jakby z automatu. Jestem zdania, że tutaj należałaby się pewna rozwaga.

Oczywiście sprawdzimy, jeśli wierzyć, a przecież nie ma powodu nie wierzyć doniesieniom, to jest pierwsza instancja i być może sąd drugiej instancji na skutek apelacji zmieni to zdumiewające stanowisko, co warto jeszcze raz podkreślić. Jeśli będzie potrzebne wsparcie Ministerstwa Infrastruktury w tym zakresie i ktoś się o nie zwróci, to będziemy go udzielać, tyle że to jest trochę inny tryb. Dziękuję bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Rozumiem, że prokuratura czy prokurator generalny, kto wniósł to oskarżenie nie konsultował tego z ministerstwem. Ponieważ absolutnie się zgadzam, że być może powinno w ogóle nie dojść do tego procesu, ale to też pytanie o działalność prokuratury, po co takie rzeczy w ogóle podnosi? Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jeśli można, to ja nie słyszałem takiego przypadku w historii wolnej Polski, żeby prokurator konsultował coś z ministrem infrastruktury w ramach swoich działań i mam nadzieję, że nie dostrzegę. Oczywiście niezależnie od tego, co sądzę o toczeniu tego typu postępowania. Nawet byłbym się zdziwił jakby prokurator się pytał, czy może toczyć postępowanie. Oczywiście prokurator też ma zapewnioną gwarancję autonomii swojego działania.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, panie prezesie, dziękuję za te szczegółowe wyjaśnienia, za przedstawione prezentacje dotyczące realizacji IV pakietu kolejowego oraz stanu rynku pracy i systemu szkolenia maszynistów kolejowych. Myślę, że drugi temat już się oczywiście w sposób bardzo praktyczny będzie pojawiał przy pracach nad stosownym projektem ustawy, który jest zapowiadany. Myślę, że z punktu widzenia przewoźników, z punktu widzenia rynku pracy kluczowe jest znalezienie odpowiedzi na pogłębiającą się lukę pomiędzy liczbą maszynistów nowych, wchodzących na rynek pracy, a tymi, którzy z racji osiągnięcia uprawnień emerytalnych przechodzą na zasłużoną emeryturę. Myślę, że ten kierunek standaryzacji całego procesu szkolenia, egzaminowania, uznania tego egzaminu, jako egzaminu państwowego jest jak najbardziej godny poparcia ze strony parlamentu. Będziemy z niecierpliwością oczekiwali na stosowne projekty ustaw. Ta dyskusja, myślę, że w tym kontekście również będzie bardziej szczegółowa, jak będziemy mieli stosowne projekty, które były omawiane w prezentacji pana prezesa. Myślę, że również to jest pole do inicjatywy stałej podkomisji do spraw kolejnictwa, by te tematy również bardziej pogłębić z punktu widzenia rynku pracy, systemu szkolenia i przygotowywania przyszłych maszynistów operujących na coraz bardziej nowoczesnym, można powiedzieć, przede wszystkim nowym sprzęcie. To też wynika z polityki zakupowej przewoźników.

Bardzo dziękuję za udział. Jednocześnie informuję, że protokół posiedzenia z załączonym zapisem będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji Kancelarii Sejmu.

Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie.